Raadhuisplein 1
7811 AP Emmen
t. 14 0591
f. 0591 685599

Postbus 30001
7800 RA Emmen
e. gemeente@emmen.nl
i. gemeente.emmen.nl

Gemeente Emmen

Emmen Vernieuwt

Aan de raad van de gemeente Emmen

ons kenmerk	uw kenmerk	bijlage	behandeld door
307220-2022		2.	E. Kuipers
datum	**telefoon**	**fax**	**e-mail**
2 november 2022	14 0591		gemeente@emmen.nl

onderwerp
Stand van zaken MM Bereikbaar

Geachte raadsleden,

Met deze brief informeren we u over de huidige stand van zaken met betrekking tot het Bereikbaarheidsakkoord N391-N862 (hierna: MM Bereikbaar). Op 22 maart 2019 is dit akkoord – na besluitvorming door uw Raad en Provinciale Staten - ondertekend met de intentie om de doorstroming en de verkeersveiligheid op beide wegen te verbeteren. Sindsdien is vanuit de gezamenlijke projectorganisatie MM Bereikbaar gewerkt aan de uitwerking van het Bereikbaarheidsakkoord.

Inhoud Bereikbaarheidsakkoord
Voor de verdere aanleiding en achtergronden van het Bereikbaarheidsakkoord wordt kortheidshalve verwezen naar het eerdere besluit van uw raad d.d. 20 december 2018, bijgevoegde projectenkaart (bijlage 1) en de op 10 november 2020 aan uw raad gezonden informatiebrief. Verdere informatie is daarnaast te vinden op www.mmbereikbaar.nl.

Stand van zaken omgevingsproces
Hoewel Corona voor vertraging heeft gezorgd in de voortgang van het omgevingsproces, zijn de afgelopen tijd de nodige stappen gezet in de uitwerking van een aantal deelprojecten. Voor alle deelprojecten zijn focusgroepen ingesteld met omwonenden, ondernemersvereniging Ondernemend Emmen en overige belanghebbenden. Met deze focusgroepen, waarin EOP's, ondernemers en overige belanghebbenden zijn vertegenwoordigd, worden de verschillende deelprojecten momenteel uitgewerkt. Ook worden tussentijds inloopbijeenkomsten per project georganiseerd om de stand van zaken breder te delen met de omgeving. Op de website van MM Bereikbaar zijn de verslagen van de bijeenkomsten van de verschillende focusgroepen terug te lezen.

Effect van exceptionele prijsstijgingen
De huidige exceptionele prijsstijgingen hebben effect op onze investeringsprojecten. Voor de projecten binnen MM Bereikbaar is dat niet anders. De prijsontwikkeling sinds 2018 – toen het akkoord werd voorbereid en de projecten zijn geraamd – laat zien dat de prijzen in de grond- weg- en waterbouw (GWW) sindsdien met 35% zijn gestegen, waarbij voor asfalt zelfs sprake is van een toename van 50% sinds 2018.

Deze ontwikkeling was reden om de deelprojecten van MM Bereikbaar de afgelopen periode opnieuw door te rekenen, waarbij – naast met het huidige prijspeil- tevens rekening is gehouden met de huidige stand van zaken van de planuitwerking. Dat leidt tot het volgende beeld.

Rondweg N391
Hoewel in de ramingen van 2018 rekening is gehouden met een bepaalde mate van indexering gedurende de looptijd, kan de huidige prijsstijging – voor wat betreft de reconstructie van de Rondweg N391- redelijkerwijs niet worden opgevangen. Daarnaast heeft het participatieproces met de focusgroepen meer inzicht in de mogelijke maatregelen gebracht. Indien alle kruisingen, oversteken en aansluitingen in de Rondweg volledig ongelijkvloers worden uitgevoerd, resulteert dit in een kostenoverschrijding van circa € 20 miljoen[1], nog los van de benodigde aanpassingen in het onderliggende wegennet, hetgeen een aanvullende investering van enkele miljoenen vraagt.

Rondweg N391 als stroomweg
De provincie Drenthe en de gemeente Emmen hebben in het Bereikbaarheidsakkoord vastgesteld dat zij zich willen inzetten de Rondweg N391 uiterlijk in 2028 in te richten als stroomweg. Dit betekent voornamelijk het ongelijkvloers maken van de N391.

Met de wetenschap dat het naar verwachting niet langer mogelijk is alle projecten binnen het oorspronkelijke kaderstellende budget uit te voeren, is onderzocht op welke wijze met het huidige budget de doelstellingen van het project (het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid), het meeste effect bereikt zou kunnen worden. Het voorgaande leidt tot het voorstel om het project Centrale Aansluiting Bargermeer niet uit te voeren. Hierdoor is het namelijk mogelijk om alle andere deelprojecten van de Rondweg binnen het beschikbare totaalbudget te realiseren.

Niet uitvoeren project centrale aansluiting Bargermeer
Ten aanzien van de Rondweg geldt namelijk dat, naast exceptionele prijsstijgingen, met name het project centrale aansluiting Bargermeer (waarbij de kruispunten Rondweg/Abel Tasmanstraat en Rondweg/Phileas Foggstraat worden vervangen door één centraal gelegen ongelijkvloerse aansluiting) voor een groot deel debet is aan de huidige (geraamde) budgetoverschrijding van circa € 20 miljoen. Uit nader onderzoek in de uitwerking tot nu toe en het participatieproces is gebleken dat, als gevolg van de beperkt beschikbare ruimte, het wegprofiel van de Rondweg dient te verschuiven en twee nieuwe kunstwerken dienen te worden gebouwd. Ook brengen de aanwezigheid van een grote hoeveelheid kabels en leidingen en de benodigde aanpassingen aan het onderliggende wegennet en de fietsstructuur veel extra kosten met zich mee.

De verkeersafwikkeling van de meest optimale oplossing voor de centrale aansluiting Bargermeer is modelmatig, op basis van het geactualiseerde verkeersmodel 2030, doorgerekend. Hieruit blijkt dat de voorkeursvariant in met name de avondspits leidt tot knelpunten op het onderliggende wegennet richting de Rondweg. Om deze problematiek te verbeteren zijn aanvullende maatregelen op het onderliggend wegennet noodzakelijk. Het huidige ontwerp is hiermee momenteel nog onvoldoende robuust om de verkeersintensiteiten nu en in de toekomst adequaat te kunnen afwikkelen. Binnen de focusgroep (EOP's, Ondernemend Emmen en enkele ondernemers) is bovendien weinig draagvlak voor de ongelijkvloerse centrale aansluiting. De focusgroep wenst de huidige aansluitingen bij Bargermeer te behouden.

Vanwege het feit dat de oplossing verkeerskundig nog onvoldoende robuust is (problemen met het onderliggende wegennet), er weinig tot geen draagvlak is binnen de focusgroep en vanwege de hoge kosten wordt voorgesteld dit project niet uit te voeren. Daardoor zijn alle overige deelprojecten van de Rondweg binnen het totaalbudget conform opdracht uit te voeren. Het resterende deel van het budget voor de herinrichting van de Rondweg (circa € 6 miljoen) wordt gereserveerd voor eventuele toekomstige tegenvallers.

---

[1] Dit geldt voor de gezamenlijk door de gemeente en de provincie te bekostigen projecten; het onderhoudsproject vervanging folieconstructie Rondweg, waar tevens een kostenoverschrijding wordt verwacht, komt als gevolg van de wegenruil en de in het Bereikbaarheidsakkoord gemaakte afspraken, voor rekening van de provincie.

Wel wordt de komende tijd onderzocht met welke mogelijke alternatieve maatregelen de doorstroming en verkeersveiligheid ter plaatse van de huidige gelijkvloerse aansluitingen kan worden geoptimaliseerd, bijvoorbeeld met nieuwe, slimme verkeerslichten. Tezamen met het oplossen van de problematiek van filevorming bij GETEC, waarover momenteel met GETEC wordt gesproken, leidt dit tot een aanzienlijke verbetering van de doorstroming ter plaatse.

Door realisatie van de ongelijkvloerse centrale aansluiting Bargermeer niet uit te voeren, is het mogelijk de andere deelprojecten van de Rondweg allemaal uit te voeren binnen budget. Daarmee wordt binnen het beschikbare budget een hoger rendement ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid behaald, dan indien zou worden besloten de centrale ongelijkvloerse aansluiting wel uit te voeren. Op deze wijze resteren weliswaar de komende jaren twee gelijkvloerse kruispunten op de Rondweg (Abel Tasmanstraat en Phileas Foggstraat), maar zijn we wel in staat de verkeersveiligheid sterk te verbeteren door onveilige gelijkvloerse fietsoversteken weg te halen, en de doorstroming te verbeteren door de reconstructie van de kruising N391/N862, en de aanleg van de ongelijkvloerse kruisingen bij de Houtweg en de Pottendijk. Dit in tegenstelling tot het scenario waarin de centrale ongelijkvloerse aansluiting Bargermeer wel direct wordt aangelegd; op dat moment resteert nagenoeg geen budget meer voor de uitvoering van de andere deelprojecten. De bijdrage aan de doelstellingen van het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Rondweg zou in dat geval vele malen geringer zijn dan bij het nu voorgestelde scenario waarin alle andere deelprojecten wel uitgevoerd kunnen worden.

Weg Emmen Klazienaveen N862
De reconstructie van de N862 (de weg Emmen-Klazienaveen) is voor de gemeente de belangrijkste prioriteit als het gaat om infrastructuur en een lang gekoesterde wens. De gemeente streeft naar een toekomstbestendige verbinding in de vorm van een volwaardige stadsentree met optimale doorstroming voor Emmen met een goede bereikbaarheid voor de bedrijven en dorpen. Daarnaast wordt de N862 dé toegangspoort tot de bedrijventerreinen Bargermeer, A37 en Pollux.

Ook voor de N862 is al geruime tijd een focusgroep actief waarmee de verdere uitwerking wordt begeleid. Dat heeft, door middel van 5 werksessies met de focusgroep vanaf november 2021, geleid tot een voorkeursvariant die past binnen budget en de gestelde hoofddoelen. Het is de bedoeling om de rotondes bij de A37 te vergroten zodat de doorstroming op deze plaatsen beter wordt. De weg tussen de A37 en Nieuw-Dordrecht - Bargermeer wordt verdubbeld. Daarnaast wordt de huidige (te kleine) rotonde bij bedrijventerrein A37 ook vergroot en voorzien van 2 rijstroken, met een bypass voor recht doorgaand verkeer richting Emmen. De verkeerslichten bij Nieuw Dordrecht worden vervangen door een volledig ongelijkvloerse kruising waarbij de weg Emmen – Klazienaveen onderdoor gaat. Hierdoor kan daar ook een ongelijkvloerse fietsoversteek tussen Bargermeer en Nieuw Dordrecht worden gemaakt. Tevens komt er een goede fietsverbinding voor woon- en werkverkeer tussen bedrijvenpark A37 en de ongelijkvloerse aansluiting bij Nieuw Dordrecht. Het weggedeelte tussen Nieuw Dordrecht en de Rondweg blijft zoals het nu is. Mede daardoor zijn we in staat de reconstructie van de N862 binnen het beschikbare budget te realiseren. Ook is het mede hierdoor mogelijk om bij Nieuw Dordrecht een ongelijkvloerse kruising mogelijk te maken. De overzichtstekening van de voorkeursvariant, alsmede verdere achtergrondinformatie inzake het afwegingskader is bijgevoegd (bijlage 2). In 2023 wordt de voorkeursvariant verder uitgewerkt richting een definitief ontwerp (DO).

Huidige en toekomstige snelheid op de Rondweg
In het Bereikbaarheidsakkoord is opgenomen dat het streven is de Rondweg om te bouwen naar een volwaardige stroomweg. Een stroomweg heeft in de regel een maximumsnelheid van 100 km /uur. Momenteel geldt 70 km/uur op de Rondweg.

Uit onderzoek is gebleken dat er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor een optimale inrichting van de Rondweg N391 bij een ontwerpsnelheid van 100 km per uur. In- en uitvoegstroken kunnen niet met voldoende lengte volgens de richtlijnen worden aangelegd, en ook bestaande op- en afritten voldoen niet en zouden moeten worden aangepast. In het Bereikbaarheidsakkoord is geen rekening gehouden met de kosten voor dergelijke aanpassingen. Ook zou een snelheid van 100 km/u leiden tot een aanzienlijke toename van de geluidsbelasting op de woningen langs de Rondweg. De kosten van de benodigde maatregelen (o.a. geluidschermen) bedragen minimaal € 5 miljoen (met geluidsreducerend asfalt) tot € 20 miljoen (met regulier asfalt). Met dergelijke aanvullende investeringen is geen rekening gehouden. Bij handhaving van de huidige maximumsnelheid (70 km per uur) kan worden volstaan met beperkte aanvullende maatregelen.

Gezien de hiervoor genoemde aspecten is een verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km per uur niet haalbaar. Om die reden wordt de huidige snelheid van 70 km/u gehandhaafd op de Rondweg.

Landbouwverkeer op de Rondweg
Het provinciaal beleid is erop gericht om landbouwverkeer niet toe te staan op stroomwegen. Ook in het gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is opgenomen dat een uitvoering als stroomweg in principe ook betekent dat landbouwverkeer niet langer gebruik zou kunnen maken van de Rondweg en dat samen met LTO gekeken zou worden naar alternatieven.

Momenteel is landbouwverkeer toegestaan op de Rondweg en is er bij een snelheid van 70 km per uur, geen sprake van ongevallen met landbouwverkeer. Bij 100 km per uur is het snelheidsverschil zodanig groot dat landbouwverkeer in dat geval redelijkerwijs niet langer kan worden toegestaan op de Rondweg.

Doordat de maximumsnelheid op de Rondweg N391 (70 km per uur) ongewijzigd blijft en feitelijk geen sprake is van een stroomweg, maar van een grotendeels ongelijkvloerse 4-strooks gebieds-ontsluitingsweg, is de conclusie gerechtvaardigd dat het landbouwverkeer (ook materieel van aannemers, hoveniers etc.) gebruik kan blijven maken van de Rondweg. Omdat de Rondweg vanzelfsprekend 4 rijstroken behoudt, is van beperkingen in relatie tot de doorstroming – net als nu- geen sprake. Door landbouwverkeer te blijven toestaan op de Rondweg N391 worden wijken en dorpen bovendien niet belast met dit (doorgaande) verkeer en worden er geen kosten gemaakt voor de eventuele noodzakelijke maatregelen op de alternatieve routes door wijken en dorpen.

Gevoelen van de raad
Conform de met uw raad gemaakte afspraken betrekt het College u bij grote ontwikkelingen inzake de voortgang van MM Bereikbaar. Wij vragen uw raad daarom het gevoelen kenbaar te maken omtrent de in deze brief beschreven koers voor de Rondweg N391, en de in samenspraak met de omgeving ontwikkelde voorkeursvariant voor de weg Emmen-Klazienaveen N862.

Vervolg omgevingsproces
Naar verwachting wordt het brede omgevingsproces - waarin per project met focusgroepen naar een voorkeursoplossing wordt toegewerkt - uiterlijk halverwege 2023 voor alle deelprojecten afgerond. Op dat moment zijn voor alle deelprojecten schetsontwerpen ontwikkeld.

In het Bereikbaarheidsakkoord is een 'knelpuntenpot' ter grootte van € 15 miljoen opgenomen voor, uit het omgevingsproces voortkomende noodzakelijke maatregelen. Op het moment dat de voorkeursoplossing en eventuele aanvullend te nemen maatregelen voor alle deelprojecten helder is, wordt een integraal voorstel voorbereid voor het al dan niet inzetten van de middelen uit deze knelpuntenpot. Besluitvorming omtrent het al dan niet inzetten van deze middelen is voorbehouden aan Provinciale Staten en uw Raad.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Emmen,

de gemeentesecretaris,

M. Plantinga-Leenders

de burgemeester,

H.F. van Oosterhout

Bijlagen:
1. Projectenkaart MM Bereikbaar
2. Voorkeursvariant N862 met beoordelingskader